

<b>Zeitschrift:</b>	Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning
<b>Herausgeber:</b>	Società Svizzera Ingegneri e Architetti
<b>Band:</b>	- (2005)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Da Coira a Tirano
<b>Autor:</b>	Rutishauser, Hans
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-133204">https://doi.org/10.5169/seals-133204</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Da Coira a Tirano

Hans Rutishauser\*

## Ferrovia retica e paesaggio culturale della tratta Albula-Bernina futuro patrimonio mondiale UNESCO

Nel dicembre 2004 il Consiglio Federale ha approvato la Lista indicativa dei futuri siti svizzeri da dichiarare patrimonio mondiale UNESCO.

Tale Lista indicativa è stata redatta da un gruppo di esperti composto da otto professionisti, sotto la guida dell'Ufficio Federale della Cultura.

Oltre alla ferrovia retica, ulteriori quattro siti possono essere candidati alla nomina di Patrimonio mondiale naturale o culturale nei prossimi anni:

- l'opera dell'architetto Le Corbusier;
- gli insediamenti costieri preistorici nei laghi e nelle paludi dell'area alpina (palafitte);
- il paesaggio urbano dell'industria degli orologi a La Chaux-de-Fonds e Le Locle;
- la regione vinicola di Lavaux sul lago di Lemano.

La convenzione UNESCO per la tutela dei beni culturali e naturali mondiali è stata redatta nel 1972 ed è stata ratificata anche dalla Svizzera nel 1975. Nel 1983 sono stati riconosciuti i primi tre beni culturali mondiali della Svizzera, ovvero il centro storico di Berna, il distretto conventuale di San Gallo e il Monastero benedettino di San Giovanni di Müstair. L'iscrizione dei castelli di Bellinzona nella lista dei patrimoni mondiali è avvenuta nel 2000. La regione Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn è stata riconosciuta luogo di patrimonio naturale mondiale nel 2001 e infine, nel 2003, è stata la volta del Monte San Giorgio con i suoi reperti fossili. La candidatura del peculiare sovrascorrimento tettonico delle Alpi glaronesi a patrimonio naturale mondiale è attualmente in fase di analisi da parte dell'UNESCO.

## Ferrovia dell'Albula

Il tratto da Thusis a St. Moritz è stato aperto nel 1904. Contrariamente alla tratta nella valle Coira-Thusis – operativa già da otto anni prima di quella data – che serpeggi tra i villaggi della Valle del Reno e del Domleschg costituendo quindi una vera e propria ferrovia regionale, la tratta di montagna che va da Thusis a St. Moritz ha le ca-

ratteristiche proprie di una ferrovia di transito. Il suo profilo longitudinale ha una pendenza regolare e le stazioni ferroviarie sono spesso situate lontano dai villaggi. Questa tratta costituiva principalmente una linea di collegamento comoda e incantevole per i turisti dell'Engadina. Un secolo fa si pensava che le linee di collegamento progettate per Landeck, nel Tirolo, e per Chiavenna, in Valtellina, avrebbero consentito di stabilire collegamenti internazionali con Vienna e Milano. Tuttavia, delle linee di collegamento progettate per l'estero fu costruita soltanto la ferrovia Bernina per Tirano. Lo scoppio della prima guerra mondiale ostacolò gli ambiziosi piani di realizzazione dei collegamenti progettati per l'Austria e l'Italia. La ferrovia dell'Albula collega la località turistica di St. Moritz con la capitale cantonale Coira, a sua volta allacciata alla rete della ferrovia federale svizzera. Dal 1904, l'Engadina superiore fu direttamente connessa con la rete ferroviaria europea e per la prima volta anche nella stagione invernale venne garantito un collegamento con questa zona di fondamentale importanza per lo sviluppo del turismo nel cantone dei Grigioni. Noti ingegneri – Robert Moser (1838-1918), Giovanni Gilli (1847-1913), Friederich Hennings (1838-1922) e Rudolf Weber (1854-1929) – furono incaricati della costruzione della ferrovia dell'Albula e curarono la progettazione e realizzazione della tratta ferroviaria e del tunnel.

La linea dell'Albula è stata realizzata a scartamento metrico. Da Thusis a Tiefencastel la ferrovia prosegue in direzione sud-est nella gola di Schyn attraversata dall'Albula. Numerosi tunnel e opere di costruzione si susseguono e il ponte più notevole è il viadotto di Solis che attraversa l'Albula per metà tratta. Da Tiefencastel a Surava il tracciato ferroviario segue il pendio. L'effettiva salita della rampa a nord inizia alla stazione di Alvaneu, dove la pendenza è inizialmente pari al 25%, ma raggiunge il 35% a Filisur. Di particolare rilevanza è il tornante nella valle del Landwasser con il viadotto curvo, alto 65 m e lungo 120 m. Imponenti inoltre i tunnel a spirale tra Mont e

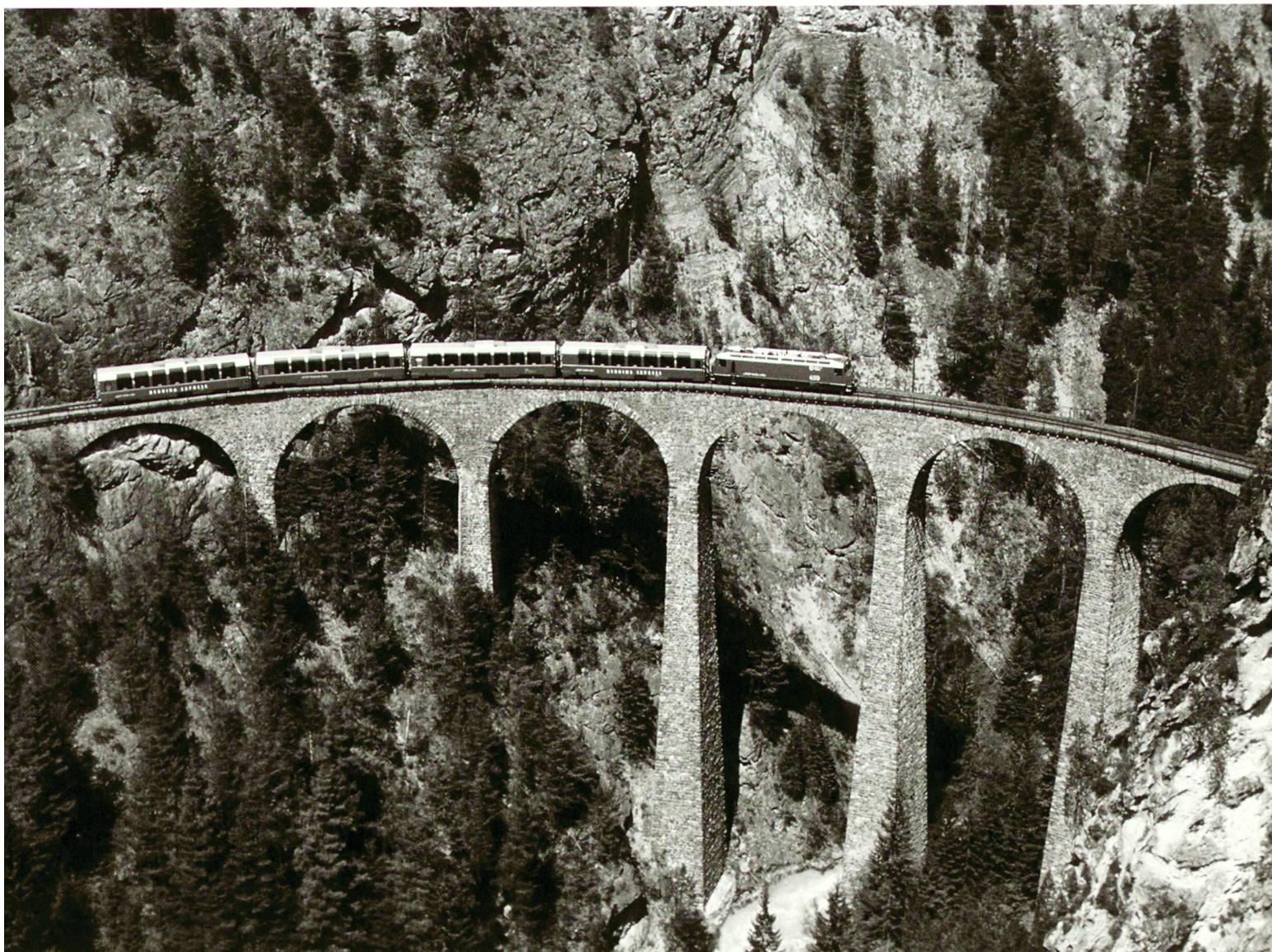
Prada. Il tunnel a punto culminante che va da Preda a Spinas è il più corto tra quelli che attraversano le alpi. Nell'Engadina la breve rampa a sud prosegue da Spinas a Bever e nella tratta all'interno della valle attraverso Samedan e Celerina verso St. Moritz.

Nel 1908 fu inoltre costruita la linea da Samedan a Pontresina, che collega entrambe le importanti tratte ferroviarie dell'Albula e del Bernina. Ad eccezione di modifiche di lieve entità praticate all'altezza del ponte sul Reno a Thusis e del ponte sul Flaz a Celerina, la ferrovia dell'Albula rimane ancora com'era un secolo fa, rappresentando una rarità anche a livello internazionale.

#### La Ferrovia Bernina

Questa tratta ferroviaria a corrente continua che va da St. Moritz a Tirano fu aperta nel 1910. Grazie all'impiego di tecnologia all'avanguardia (è

una ferrovia elettrica a scartamento ridotto, adatta all'alta montagna), la Bernina è diventata un modello esemplare per numerosi progetti ferroviari. A differenza di quella dell'Albula, da cui la Bernina prese esempio, la ferrovia interurbana elettrica ha consentito la realizzazione di raggi di curva ancora più stretti. Con una capacità di salita del 70%, unica al mondo, la Ferrovia Bernina rappresenta inoltre la trasversale alpina più alta d'Europa (la stazione di valico Ospizio Bernina si trova a 2.550 metri sul livello del mare) e si snoda da St. Moritz, attraverso la gola di Charnadüra e lungo lo Stazer Wald, fino a Pontresina. Da qui, attraverso Morteratsch, la ferrovia arriva alla fantastica curva di Montebello dove è possibile ammirare estasiati il paesaggio dei ghiacciai e delle montagne dell'Engadina Superiore. Fino ai laghi del passo del Bernina la ferrovia proseguiva in origine lungo il tracciato del passo; attualmente ha



invece un nuovo percorso proprio. Su entrambi i lati dei passi aperti attraversati ad alta quota la tratta è protetta da gallerie che la riparano dalla neve invernale. La rampa ferroviaria a sud si separa dal tracciato del passo proseguendo, attraverso Alp Grüm, verso Cavaglia e Poschiavo. Il considerevole dislivello viene superato grazie a numerose curve. Lungo il lago di Poschiavo la ferrovia segue l'autostrada. L'ultima rampa ripida tra Miralago e Tirano è superata con un tracciato ferroviario a sé, dove la costruzione del viadotto circolare di Brusio si inserisce elegantemente nel paesaggio.

Di particolare qualità sono non solo le opere di costruzione ferroviaria, ma anche le stazioni realizzate in pietra di cava, che somigliano a baite alpine e sono in linea con la particolare collocazione in alta montagna.

Grazie alla ferma volontà della popolazione dei Grigioni e al regolare ammodernamento delle strutture, al passo con gli sviluppi della tecnologia, la Ferrovia Bernina è riuscita ad evitare la chiusura, che è stata invece inevitabile per la maggior parte delle ferrovie simili.

L'ambiente culturale e il paesaggio circostante contribuiscono alla straordinaria importanza della tratta Albula-Bernina. Il modo armonioso in cui la ferrovia si inserisce nel paesaggio testimonia la capacità degli ingegneri che a suo tempo l'hanno realizzata progettando strutture tecnicamente perfette e allo stesso tempo ben integrate con la topografia del territorio. Questa parte del tracciato, ulteriormente migliorata dalla tratta del Bernina, era e resta un importante polo di attrazione turistica. L'obiettivo dichiarato dei costruttori è stato quello di mostrare ai viaggiatori gli incantevoli paesaggi dell'alta montagna.

Il paesaggio culturale circostante è inoltre caratterizzato da vie di comunicazione in uso fin dalla preistoria lungo le quali si susseguono importanti monumenti architettonici e insediamenti: la capitale cantonale Coira, con la cattedrale risalente a 1500 anni fa, che è la chiesa principale della diocesi; la chiesa di San Giorgio a Rhäzüns con un ricco patrimonio di pitture murali del XIV secolo; la chiesa di San Martino a Zillis con lo straordinario soffitto romanico in legno dipinto risalente al 1113; la chiesa carolingia in gran parte conservata di San Pietro di Mistail dell'800; le numerose fortezze e castelli del Domleschg e della Valle dell'Albula e i paesaggi incontaminati di Filisur e Bergün, ma anche le raffinate località turistiche di St. Moritz, Celerina e Pontresina con le loro importanti costruzioni alberghiere del periodo della Belle Epoque.

La Ferrovia Bernina attraversa i paesaggi più notevoli di Poschiavo e Tirano, entrambi caratterizzati dall'urbanizzazione lombarda.

La chiesa parrocchiale di San Carlo, la Collegiata San Vittore di Poschiavo e l'imponente chiesa rinascimentale della Madonna di Tirano rappresentano solo le principali di una innumerevole serie di chiese e cappelle di alto valore artistico e storico-culturale presenti nella tratta meridionale della Ferrovia Bernina. Altrettanto imponenti gli impianti della centrale elettrica di Brusio, che, grazie alla forma e alla scelta dei materiali, sono perfettamente inseriti nel paesaggio circostante, proprio come le costruzioni della ferrovia retica. La Ferrovia Bernina e quella dell'Albula interagiscono in modo armonico con il paesaggio e con lo spazio culturale in cui sono inserite. Le due ferrovie, come potenziali patrimoni mondiali UNESCO, non sono assimilabili ad entità a sé stanti; si snodano infatti sui versanti nord e sud delle Alpi, attraversano tre regioni linguistiche e una moltitudine di fasce climatiche con un'importante flora e fauna. In questo caso inoltre è assente il pericolo che minaccia costantemente altri beni culturali e naturali, ovvero il danneggiamento o addirittura la completa distruzione provocata da un numero troppo alto di visitatori. Le ferrovie costituiscono un mezzo di comunicazione e al tempo stesso un'importante attrazione turistica e sono state costruite in base a principi di rispetto per l'ambiente.

Illustrazioni: © ferrovia retica, Chur

#### Bibliografia:

- Jürg Conzett, *Die Alublabahn*, Kunstmüller der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 1989
- Gion Rudolf Caprez, *Weltkulturgut Rhätische Bahn? Eine Vorstudie*, manoscritto, Chur, gennaio 2002
- Patrimonio mondiale UNESCO - Lista indicativa dei siti svizzeri  
Rapporto del gruppo di esperti, Ufficio federale della cultura, Hallwylstr. 15, 3003 Bern, 29 novembre 2004
- Eidgenössisches Departement des Innern, Patrimonio mondiale UNESCO - Lista indicativa dei siti svizzeri, Medienmitteilung, Bern, 10 dicembre 2004

\* Capo dell'Ufficio Cantonale per la Tutela dei Monumenti dei Grigioni (Amt für Denkmalpflege)

